

## **Azares, avatares y paradojas de una estación intermedia de trenes en Chile. San Bernardo (1857-1955)\***

Hazards, vicissitudes and paradoxes of an intermediate train station in Chile. San Bernardo (1857-1955)

Felipe Delgado Valdivia<sup>+</sup>

Doctor en Historia

Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID)

**Resumen:** La difícil existencia que tuvo la estación de ferrocarriles de San Bernardo en Chile muestra la paradoja establecida en muchos de estos recintos entre lo que se comentó de ellos, a partir de la buena impresión que causaron entre pasajeros y visitantes, y las deficientes condiciones materiales en las que sobrevivieron por mucho tiempo. Este artículo profundiza sobre estos aspectos, entendiendo que particularmente la contrastante situación de la estación de trenes de San Bernardo se debió a una serie de factores relacionados con el tráfico y administración ferroviaria, con los distintos aspectos asumidos por la actividad humana realizada en torno a ella y con la incorporación de un elemento moderno, como el ferrocarril, en un contexto tradicional, como lo fue la ciudad de San Bernardo desde el siglo XIX. A partir de estas problemáticas surge el interés por conocer las deficiencias y precariedades mostradas por la expansión ferroviaria en el Chile, alojadas éstas en sus estaciones de trenes, sometidas a una insuficiencia material en sus edificios que estuvo muy lejos de la modernización y progreso que supuestamente trajo el ferrocarril al país.

**Palabras claves:** Estación de ferrocarriles, San Bernardo, Historia de Chile, Historia Ferroviaria

**Códigos JEL:** L92, R49, Y8, Z10

---

\* Artículo que forma parte de los resultados preliminares del proyecto posdoctoral en curso folio n.º 74200058: “El mundo laboral de los ferrocarriles en América Latina. Los casos de Chile y México, 1880-1930” financiado por la Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID). Agradezco los valiosos comentarios de Carlos Sottorff al manuscrito de este artículo.

<sup>+</sup> Contacto: [fadelgado@uc.cl](mailto:fadelgado@uc.cl).

**Abstract:** The troubled existence of the San Bernardo railway station in Chile shows the paradox established in many of these buildings between the general opinion about them, based on the good impression they caused among passengers and visitors, and the poor material conditions they withstood for a long time. This article delves into these aspects, arguing that the particular and contrasting situation of the San Bernardo train station was due to a series of factors related to rail traffic and administration, with the different features of the human activity carried out around it and with the incorporation of a modern element, such as the railway, in a traditional context, such as the city of San Bernardo in the nineteenth century. From these problems arises the interest to know the deficiencies and precariousness of railway expansion in Chile, illustrated by train stations, with small and insufficient buildings that were very far from the modernization and progress that the railway supposedly brought to the country.

**Keywords:** Railway stations, San Bernardo, Chilean History, Railway History

**JEL Codes:** L92, R49, Y8, Z10

## **Azares, avatares y paradojas de una estación intermedia de trenes en Chile. San Bernardo, (1857-1955)**

[Fecha de recepción del original: 22.1.2021; fecha de aceptación: 9.3.2021]

Felipe Delgado Valdivia

Doctor en Historia

Agencia Nacional de Investigación y Desarrollo (ANID)

### **1. Introducción**

---

La visión que evoca y rememora la existencia de estos complejos ferroviarios, que fueron las estaciones de ferrocarriles, en cada uno de los lugares en donde se levantaron, creó una serie de expectativas en torno a la funcionalidad e importancia que éstas tuvieron en el desarrollo de las ciudades, pueblos y villorrios donde se instalaron, así como también en la extensión de las mismas vías del ferrocarril (Capel, 2011, pp. 49-54). Al igual que el mismo relato épico construido en torno a este medio de transporte (Matthews, 2014), las estaciones de trenes también fueron parte de la potente labor que significó la construcción del ferrocarril en Chile (Marín, 1901; López, 1910; Nuñez, 1910; Vasallo y Matus, 1943), exaltando sus funcionalidades, como lugares de encuentro y reunión social, de intenso tráfico ferroviario, y como supuestos hitos dentro del desarrollo urbano de las ciudades, cuestión que en el último tiempo viene a ser rebatida por parte de la historiografía urbana que señala el obstáculo en el que se transformó la infraestructura ferroviaria para la expansión de las ciudades al entrar al siglo XX (Saus, 2012a).

En esto, se ha dicho que, como los puertos, las estaciones de ferrocarriles han sido un núcleo de desarrollo urbano, y que para los viajeros han sido una puerta de entrada para conocer y hacerse una idea de la ciudad o pueblo por el cual pasaron (Aguilar, 1988a; Romero, 2010, p. 225). Esta visión, a veces idealizada de las estaciones de ferrocarriles, esconde un devenir ciertamente azaroso y paradójico, marcado, en un inicio, por la precariedad material y lo rudimentario de sus instalaciones, dispuestas solamente para cubrir los servicios más elementales considerados dentro de la actividad ferroviaria, siendo más bien edificios simples, con tipologías poco elaboradas y con un carácter meramente funcional a los requerimientos,

principalmente comerciales, de las compañía ferroviarias que los administraron (Capel, 2011, pp. 31-32).

Esto nos permite indagar en la presencia de la estación de ferrocarriles de la ciudad chilena de San Bernardo, marcada por un servicio insuficiente para cubrir todo lo referido tanto al tráfico de trenes como las necesidades propias que manifestó esta ciudad (Delgado, 2016, pp. 87-90). En esto, algunos de los planteamientos de este trabajo coinciden con los expuestos por otras investigaciones en cuanto a la existencia precaria y paradójica que tuvieron muchas de las estaciones en Chile (Moraga, 2013, pp. 14-15). Sin ser una estación terminal, por muchos años la de San Bernardo fue un recinto adaptado a las necesidades y requerimientos del tráfico ferroviario recibido sobretudo desde la capital del país Santiago, recordando que, el tramo de 16 km entre estas dos ciudades fue el primero en construirse dentro de la portentosa obra que significó el avance del ferrocarril hacia el sur de Chile.

Los estudios realizados en relación con las estaciones de trenes en Chile han hecho referencia principalmente a la construcción y presencia de la estación central de Santiago, destacando su aporte en la modernización y en el desarrollo urbano de la capital, así como en la cantidad de recuerdos y evocaciones que ha dejado este complejo ferroviario (Jürgensen, 2003; Gonzalez, 2018; Sottorff, 2019a). En el caso del resto de las estaciones de la red ferroviaria nacional no ha habido una reconstrucción histórica sistemática de ellas, salvo algunos estudios que solo le hacen mención (Guajardo, 2014, pp. 158-160), esto a pesar de las innumerables invocaciones que de todo tipo aparecen sobre estos edificios, aún ensalzados por la idea de modernidad alojada en el desarrollo de los ferrocarriles y por la pretensión de recordarlos como incesantes puntos de encuentro y reunión de pasajeros, y, por ende, espacios de gran vitalidad dentro del ámbito urbano (Montealegre, 1996; Calderón, 2005). Lo más cercano a la reconstrucción histórica de estos edificios ha provenido de la valoración patrimonial que, sobretudo la arquitectura, ha realizado de estas piezas urbanas y que ha logrado retrotraernos un poco al devenir histórico de estos edificios cargados de recuerdos y nostalgia para quienes rememoran los tiempos del ferrocarril (Meeks, 1957; Aguilar, 1984b; Tartarini, 2005).

De esto deriva el objetivo de esta investigación, cual es el de dar a conocer las insuficiencias y precariedades que el desarrollo ferroviario chileno encontró en sus estaciones, especialmente la de San Bernardo, más allá de los relatos y añoranzas que se guardan de estos recintos y que los sitúan como una pieza urbana importante en el crecimiento y desarrollo de las ciudades (Saus, 2010b; Sottorff, 2018b). La idea que sostenemos para este trabajo es que las distintas funcionalidades que asumieron las estaciones de ferrocarriles dentro del sistema ferroviario chileno estuvieron sujetas tanto a su ubicación geográfica, a la actividad humana desarrollada alrededor de sus andenes y a la dinámica económica desempeñada en torno a ellas. De acuerdo a esto, se plantea en que esencialmente estos fueron los criterios ocupados por la Empresa de Ferrocarriles del Estado (en adelante EFE) y las compañías ferroviarias de Chile para invertir los recursos en la construcción, mejora y remodelación de sus terminales y recintos ferroviarios, que no sólo tuvieron como función acoger el incesante

movimiento de pasajeros o recibir la carga trasladada en los convoyes, sino que también se situaron como lugares de depósito, almacenamiento, reparación y recarga de combustible para el equipo ferroviario que circuló por distintos lugares del país.

De este modo, la estación de San Bernardo recibió la atención tanto de las autoridades de la ciudad como de la opinión pública local, las que más allá de resaltar su condición de lugar de encuentro o de hito urbano al interior de la ciudad, remarcaron la precariedad, descuido y abandono en el que a lo largo de sus años ésta sobrevivió. En suma, la idealizada visión que se levanta en torno a las estaciones de ferrocarriles se opone, a lo menos en el caso de San Bernardo, a la información proporcionada por autoridades y por la prensa de la época, que más bien hizo hincapié en el preocupante y a veces desolador estado en que se mantuvo este edificio en la ciudad. Sin embargo, con aquello, aún este recinto se pudo considerar un hito dentro del desarrollo urbano de la ciudad. Por lo mismo, autoridades, opinión pública y vecinos vieron con franco interés el desenvolvimiento de él, y lo expresaron en diferentes testimonios que quedaron plasmados en la prensa local, actas municipales y en la memoria colectiva de la ciudad.

Como marco temporal nos situamos entre 1857, fecha en que el ferrocarril llega a San Bernardo, hasta 1955, año que queda marcado trágicamente en los anales ferroviarios del país por el grave accidente, con decenas de fallecidos, ocurrido en los mismos andenes de la estación de San Bernardo. En este casi un siglo de historia en el cual nos situamos, es posible advertir buena parte de los azares, avatares y paradojas que presentó este recinto ferroviario y que posibilitan el estudio y análisis de su caso.



**Imagen 1. Estación de ferrocarriles de San Bernardo**

Fuente: Moraga, 2013, p. 98

## 2. Tráfico e itinerario de una estación de trenes

---

“Hasta 1919 la estación de ferrocarriles de San Bernardo fue un espacio público que llenó de orgullo a la comunidad, simbolizando el progreso para este pueblo y transformándose en un lugar de esparcimiento donde las familias de la ciudad acudían para realizar su paseo matutino” (*La Opinión*, 1942, p. 2).

Esto es lo que hacia 1942 resaltaba un periódico local respecto al pasado de la estación de la ciudad, haciendo una comparación del triste momento que el recinto vivió en esos años, en donde el descuido y el abandono lo hicieron un lugar muy precario, según este periódico local.

Las reparaciones y mejoras a las que fue sometida en la década de 1910 la estación de ferrocarriles de San Bernardo, con la construcción de andenes y ampliación de espacios (*Boletín de Ferrocarriles del Estado*, 34, 1915, pp. 2301-2302), graficó la preocupación de las autoridades ferroviarias por esta estación y que probablemente se vio interrumpida con la delicada situación económica por la cual atravesó EFE a fines de esa década, consecuencia principalmente de los efectos de la Primera Guerra Mundial (Simon, 1921, pp. 39-49).

Desde 1857, cuando San Bernardo se convirtió en la primera parada del ferrocarril al sur de Chile, la importancia de su estación de trenes radicó en el transporte que principalmente de pasajeros se realizaba entre esta ciudad y la capital Santiago, el cual luego con los años, se amplió al resto de otras ciudades del país, determinando que el tráfico que habitualmente pasaba por esta estación estuviera marcado por el movimiento de pasajeros (Thomson y Angerstein, 2000, p. 70), sobretodo considerando que por los menos hasta las primeras décadas del siglo XX, la ciudad de San Bernardo fue el balneario casi exclusivo que durante el verano tuvieron las más selectas familias santiaguinas para escapar del ajetreo de la capital (Besoain, 1995, pp. 151-156). Por ello, en 1908 las autoridades de esta ciudad solicitaron al gobierno central, a través del Ministerio de Industria y Obras Públicas, el recorrido exclusivo de un tren nocturno entre Santiago y San Bernardo con el objetivo de descongestionar los andenes de su estación que sobretodo en verano eran ocupados por numerosos visitantes que buscaban retorno a la capital luego de pasar una estadía en San Bernardo (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 61, 28 de enero 1908, p. 332).

Aún así, los primeros registros que EFE posee respecto al movimiento de carga y pasajeros en 1885 mostraron que la estación de San Bernardo en dicho año estuvo entre las más activas de la red sur, ocupando el lugar número ocho – entre las 59 estaciones ubicadas entre Santiago y Talcahuano – de las con más tráfico de pasajeros, carga, encomienda y equipajes (*Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado*, 1885). El alto tráfico ferroviario en la zona centro sur de Chile posibilitó que en 1895 llegase la segunda vía a San Bernardo, lo que confirmó el aumento del movimiento ferroviario hacia esta estación, impulsado principalmente por el transporte de pasajeros (López, 1910, p. 16). Su sitio de ciudad balneario propició un aumento, sobretodo en

época estival, del movimiento de pasajeros que por tren se dirigieron a San Bernardo para disfrutar de su tranquilidad y la bondad de su clima. En época de verano, desde la estación Alameda de Santiago salió todos los días un convoy, a las seis de la tarde, el cual se dirigía a San Bernardo, transportando muchas familias santiaguinas que buscaron en este pueblo su lugar de retiro y descanso (*Acta del Consejo Directivo de EFE*, sesión del 9 de febrero de 1886, p. 16).

Hacia 1900 casi una veintena de trenes diariamente pasaban por la estación de San Bernardo, ya sea para dirigirse a Santiago o los que iban hacia el sur. Diariamente a las 9:30 horas salía un tren especial a Santiago con destino final San Bernardo, lo que hace advertir también la importancia de esta estación en la línea del ferrocarril hacia el sur (*El San Bernardo*, 20 de mayo de 1900). Esta importancia se pudo ver reflejada también en la intención, hacia la década de 1890, por parte de EFE, de trasladar las operaciones del ferrocarril al sur hacia San Bernardo, ocupando su estación para albergar ahí las oficinas que administraban esta red, ante la remodelación y los cambios que se estaban llevando a cabo en la estación central de Santiago en dicha época (Sottorff, 2019, p. 156). Dicha intención no prosperó, pero igualmente permite advertir que sobretodo por su ubicación, la estación de San Bernardo cumplió una función importante en lo que fue la extensión del ferrocarril en el país.

Durante largos años el movimiento en esta estación de ferrocarriles la transformó en uno de los lugares predilectos de los vecinos de San Bernardo para realizar paseos familiares y ver pasar los diferentes convoyes procedentes de todos los lugares. Tal fue la importancia atribuida a este recinto a nivel local que el jefe de estación fue considerado en su momento una autoridad más dentro de la comuna, como lo era el alcalde, los regidores, el sacerdote de la parroquia o el jefe de la policía (Ríos, 1999, p. 17).

Desde que la línea del tren llegó a San Bernardo, la zona se volvió un lugar interesante para los Ferrocarriles del Estado para extender diversos tendidos ferroviarios. Principalmente el sector de Nos, distante escasos kilómetros al sur de San Bernardo, adquirió un inusitado valor para autoridades y técnicos de los ferrocarriles que vieron en este caserío un buen punto para conectar diversas líneas ferroviarias con el ferrocarril hacia el sur, permitiendo aligerar sobretodo el transporte de carga de la zona centro del país. Así, en 1889, a nivel de autoridades, se discutió la posibilidad de abrir una línea de ferrocarril desde el sector Nos hacia el poniente, que conectara con el futuro ferrocarril a Melipilla, y de ahí dirigirse a los puertos de la zona central como Valparaíso o el incipiente puerto de San Antonio, todo con la intención de descongestionar el alto tráfico que para la época registró el tren que corrió entre Santiago y precisamente el puerto de Valparaíso, sobrecargado con la diversa producción de la Zona Central que tuvo salida comercial por este puerto (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 14, 1889, oficio n.º 8).

Décadas después, a comienzos del siglo XX, nuevamente la zona de San Bernardo, y especialmente el sector de Nos con su estación, inaugurada en 1899 se

convirtieron en lugares atractivos para construir ahí nuevas líneas férreas que aceleraran el tráfico y movimiento comercial principalmente de la zona central. Fue así como en 1911 se avanzó en un ambicioso proyecto que intentó conectar el ferrocarril Los Llanos de Maipo – que corrió entre Santiago y el sector precordillerano de El Volcán – con el ferrocarril longitudinal sur, ubicando el empalme de estas líneas en la estación de Nos. Este ferrocarril, que tenía por propósito darle salida a la producción agrícola y minera de la zona precordillerana, no llegó a concretarse, y sus líneas, que intentaron correr por la ribera norte del río Maipo, avanzaron solamente a lo largo de la zona comprendida entre El Volcán y el sector de El Canelo, nunca llegando a su destino final que era la estación Nos (*Fondo Ministerio de Obras Públicas*, 2413, s. p.).

Considerando que San Bernardo se emplazó en la Zona Central del país, gran parte de su actividad económica giró en torno a la agricultura, la cual permanentemente demandó del transporte ferroviario para darle salida a su producción, aún cuando ésta fuese marginal a los volúmenes de producción totales del sector agropecuario del Valle Central. Los numerosos viñedos que hicieron de San Bernardo una zona fértil para el cultivo de la vid aprovecharon su cercanía con la red central del ferrocarril para sacar desde ahí su producción y comercializarla hacia distintos puntos del país. Este fue el caso del Fundo San José, de propiedad de Ismael Tocornal, figura de amplia trayectoria en la política chilena, en donde los vinos allí producidos se distribuyeron precisamente desde la estación de San Bernardo a sus lugares de consumo (*Boletín de Ferrocarriles del Estado*, julio 1920, p. 699).

Asimismo, la ubicación de la Fábrica Nacional de Pólvora en el sector Calera de Tango, al sur poniente de San Bernardo, determinó que la producción de este explosivo ocupara la estación de esta ciudad para su reparto, ocasionando impensados problemas asociados al riesgo de su transporte por pleno radio urbano de San Bernardo, lo que constituyó un peligro como consecuencia de la alta volatilidad de este producto, el cual podía generar inesperadas explosiones con resultados catastróficos para la población, asunto que provocó las restricciones de las autoridades locales para que las carretas con pólvora circularan por el sector central de la ciudad (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 19, pp. 49-50).

A comienzos de 1898, el conflicto entre el municipio de San Bernardo versus los propietarios de la Fábrica Nacional de Pólvora por el traslado y circulación de carretas con el explosivo por el pueblo adquirió acalorados debates al prohibirse absolutamente de parte del primero “el tráfico de vehículos cargados con pólvora ú otras materias esplosivas por cualquiera de las calles de la población de San Bernardo i su embarque en la Estación de los Ferrocarriles del Estado” (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 36, p. 63). Ante esto, se dispuso a

“la Estación de Nos para el embarque de los productos esplosivos de la fábrica de pólvora de los Bajos de San Agustín i debiendo llevar las carretas que los conduzcan una bandera roja de lanilla de un metro x 60 centímetros, o a lo menos para que el público tome las medidas” (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 36, p. 63).

De este modo, las autoridades locales desviaron los envíos de pólvora y explosivos procedentes de la Fábrica Nacional hacia la estación de Nos para evitar que vehículos con esta peligrosa carga ingresaran a las calles de San Bernardo. Sin embargo, esta decisión fue revertida por los propietarios de la fábrica, los cuales llevaron su reclamo – que tuvo que ver con que el precio de los fletes reducía su costo en la estación de San Bernardo, de ahí su interés por seguir haciendo uso de ella – hasta la misma Corte Suprema. Mientras el máximo tribunal no resolviera este litigio, las autoridades locales de la comuna autorizaron el tránsito de vehículos de carga provenientes de la Fábrica Nacional de Pólvora por San Bernardo, eso sí ahora escoltados por personal policial (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 36, pp. 76-78). Sin enterarnos de la determinación final adoptada por la Corte Suprema respecto a este caso, pasado más de un año de este litigio, el dueño del fundo Santa Inés, lugar donde se situaba la Fábrica Nacional de Pólvora, acordó con Herbert Jones y Cía., firma propietaria de la fábrica, construir un ferrocarril directo que uniera este recinto fabril con la estación de Nos, intentando de este modo zanjar el conflicto que suscitó el paso de carretas cargadas con pólvora por San Bernardo y hacia su estación (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 38, p. 243).

La presencia de la estación de San Bernardo propició además la llegada de diversos productos al pueblo, que estimularon su actividad económica, especialmente el comercio. El acceso, por ejemplo, a la telas y paños de la industrial textil de Tomé, en el sur de Chile, posibilitó a las tiendas y negocios del rubro ubicados en San Bernardo vender productos de alta calidad a sus clientes, con ventajosas ganancias para cada una de ellas (Ríos, 1999, p. 167). Los corrales dispuestos en la estación también sirvieron para verificar el movimiento que se dio en este lugar gracias a la constante carga y descarga de animales, muchos de ellos conducidos al matadero de la comuna (Ríos, 1999, p. 55).

Ahora, la importancia de la estación de San Bernardo en el transporte de pasajeros fue una cualidad apreciada por todos quienes conocieron de esta estación. Por algo especialistas en el tema señalan que el ferrocarril entre Santiago y San Bernardo era más bien un tranvía dedicado exclusivamente al transporte de pasajeros (Thomson y Angerstein, 2000, p. 70). Si durante el siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, la estación de San Bernardo fue el punto de llegada para las familias santiaguinas que vinieron a pasar una placentera estadía a esta ciudad, a posteriori, y a medida que el tren se transformó en un medio de transporte masivo, el ferrocarril entre la capital y San Bernardo fue aumentando en su cantidad de pasajeros, y siendo el vehículo preferido de la población local para trasladarse a la capital, esto aún con la inauguración del tranvía eléctrico que unió ambas ciudades en 1908.

Esta obra, que destacó por sus niveles de modernización y los positivos efectos que traería a la población de San Bernardo, con el tiempo le fue difícil competir, sobretudo en términos comerciales, con los trenes que se acercaron a la estación del pueblo, los cuales concentraron preferentemente el transporte de personas entre esta comuna y Santiago. A inicios de la década de 1930, la empresa encargada de las operaciones del ferrocarril eléctrico entre Santiago y San Bernardo solicitó

“autorización para poner término a sus servicios y levantar sus instalaciones, en virtud de las enormes pérdidas que vienen experimentando, por la competencia de [...] los trenes locales” (*El Clarín*, 31 de enero de 1931). De este modo, hacia 1941 la empresa limitó sus operaciones sólo hasta el sector de La Cisterna, acabando con su tráfico a San Bernardo, y con esto sucumbiendo sus servicios frente a los ofrecidos por los trenes y convoyes que circularon entre San Bernardo y la capital (*El Clarín*, 21 de febrero de 1931, pp. 1-2).

### **3. Una decadente existencia. Precariedad e insuficiencia material en la estación de San Bernardo**

---

El 15 de septiembre de 1857 se inauguró la línea que corrió entre la ciudad Santiago y el poblado de San Bernardo, siendo el primer tramo del ferrocarril al sur de Chile. La ceremonia de inauguración de este ferrocarril contó con la presencia del mismísimo presidente de la República de la época Manuel Montt, quién, temprano en la mañana – con su comitiva – tomó el tren que, desde la estación Alameda, lo trasladó al pueblo de San Bernardo y en donde fue recibido con honores por el Batallón número cuatro de línea que lanzó un nutrido fuego de fusilería a la llegada de las autoridades, las que posteriormente fueron agasajadas con un suntuoso banquete organizado por el gobernador del Departamento de La Victoria en las instalaciones que el molino de la ciudad poseyó en las proximidades de la recién construida línea ferroviaria, y en donde se pronunciaron los más elocuentes discursos referidos a la llegada de esta portentosa obra a la localidad de San Bernardo (Escobar, 1899, pp. 7-8).

¿Por qué el molino de San Bernardo fue el lugar escogido para la realización de la ceremonia de inauguración del ferrocarril, y no la estación o parada que éste tuvo en aquel pueblo? De acuerdo con la información que nos proporciona Manuel Jesús Escobar, primer maquinista chileno de EFE, en sus inicios operario en las instalaciones ferroviarias ubicadas en San Bernardo y vecino de este pueblo, la estación de trenes ubicada en este lugar no pasaba de ser “una casucha en que se espendían los boletos”, por ende, no acondicionada para recibir adecuadamente a las autoridades y cumplir con el ritual de celebración que ameritaba la llegada del tren a estos pueblos. Esto se graficó cuando a los pocos días de inaugurado el ferrocarril dicha “casucha” corrió el riesgo, por su precariedad y deficiencias, de ser arrancada de su lugar por la aglomeración de gente que se apostó alrededor de ella para comprar su boleto y viajar en tren, obligando al jefe de la estación a “salir a salvo con un saco con plata de los boletos que había vendido” (Escobar, 1899, p. 8).

No fue hasta 1868, pasada más de una década de la construcción del ferrocarril, que San Bernardo pudo contar con un edificio más o menos adecuado para su estación, que pudiera albergar a los pasajeros y la carga que por ahí pasaba. Antes de eso, sólo se podía apreciar en la estación de este pueblo una tornamesa, la cual sirvió para que los trenes se devolvieran hacia Santiago (Boletín del Círculo Ferrocarriles de Chile, 31 de mayo de 1911, p. 75).



**Imagen 2. Estación de San Bernardo en 1899**

Fuente: Rojas, 2015, p. 190

Entre las autoridades y la prensa local surgió desde temprano la inquietud por el deficiente estado en el cual sobrevivió la estación de ferrocarriles por largos períodos. En un primer momento, no es sino hasta la década de 1880, con la creación de EFE en 1884 y principalmente del Ministerio de Industria y Obras Públicas, en 1887, en donde se advirtió un plan de mejoras y reconstrucción de muchas de las estaciones ferroviarias del país (Moraga, 2013, p. 20). Es que durante la década anterior, la delicada situación económica por la cual atravesó el país, más las inclemencias climáticas generadas por períodos altamente lluviosos causaron tanto la falta de inversión como la reiterada suspensión de los servicios ferroviarios, por el corte de puentes y tramos de la vía, lo cual impactó severamente en las mejoras que debieron recibir la mayoría de las estaciones de la red, que se mantuvieron con instalaciones antiguas e inadecuadas para el en ese entonces servicio de carga y pasajeros (Gonzalez, 2018, p. 38).

Desde ese momento en San Bernardo fueron reiteradas las denuncias y quejas respecto a la precariedad material en la que se encontró sumida la estación de trenes. En 1888, se hizo ver que la estación de ferrocarriles de San Bernardo, a pesar de su cercanía con la capital, careció de toda “pequeñísima comodidad” para las familias de

más alto rango que procedían de Santiago, buscando, en sus días de descanso, la quietud y tranquilidad que les ofreció San Bernardo. Es que también había una preocupación de parte de las autoridades locales por brindar a lo más selecto de la sociedad capitalina las comodidades y el confort a la que ellos estaban acostumbrados habitualmente (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 2 de octubre de 1888, 19, p. 5).

A pesar de la idílica imagen que muchos intentaron proyectar de San Bernardo como el lugar de remanso de diferentes familias aristocráticas santiaguinas, lo cierto es que hacia fines del siglo XIX cundió sobre la ciudad cierto desaliento y escepticismo respecto al futuro de ella. Alocuciones como “esta ciudad, protegida por la mano de Dios y tan abandonada por la mano del hombre”, pronunciada por las mismas autoridades municipales (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 27 de febrero de 1889, 19, p. 25), o cierta opinión de un vecino quién daba cuenta del sombrío tinte en que sobrevivía la comuna finalizando el siglo XIX “i el tristísimo porvenir que por la senda trasada [sic] le aguarda” (*La Victoria*, 8 de mayo de 1898), delatan un abatimiento de parte de sus habitantes respecto a la situación de la comuna, el que también se trasladó a las condiciones que presentó su estación de ferrocarriles para la misma época, haciéndola probablemente un emblema de la situación de estancamiento y atraso en la ciudad, por lo que representaba la estación de trenes, como pieza urbana y de espacio público, en cada pueblo y ciudad (Tartarini, 2005, pp. 17-34).

En las últimas décadas del siglo XIX fue constante, en tono denunciatorio, las informaciones en torno al precario, pobre y deficiente estado de la estación de ferrocarriles de San Bernardo. Se repitieron las sucesivas noticias del aspecto vetusto y pobre de la estación, en donde la mayoría de sus instalaciones se encontraban en un estado “ruinoso e inservible”, con edificios estrechos y mal situados y la total falta de andenes para el embarque de los pasajeros i de establos para el desembarque i estadía de los animales” (*La Victoria*, 5 de mayo de 1889).

El estado de retraso y postergación que la ciudad evidenció en la época colocó a la estación dentro de los sitios que con mayor urgencia necesitaba de sustantivas mejoras al interior de la comuna. En una semblanza que a través de la prensa local se hace en relación con las condiciones en las que el pueblo se encuentra, se resaltó que en

“donde se notan inconvenientes que no pueden menos [sic] que levantar justas quejas es en lo relativo a la estación de ferrocarriles.

En este lugar se carece en absoluto de todo recurso.

No existe un solo salón de espera para los numerosos pasajeros que acuden a la estación; dos tristes faroles alumbran los caminos de la estación al pueblo, no hai asientos sino unos viejos i enormes umbrales colocados a raíz de un suelo húmedo donde poder descansar.

En una palabra: San Bernardo es una estación con menos [sic] comodidades que la solitaria i aislada San Rosendo” (*La Victoria*, 12 de octubre de 1890).

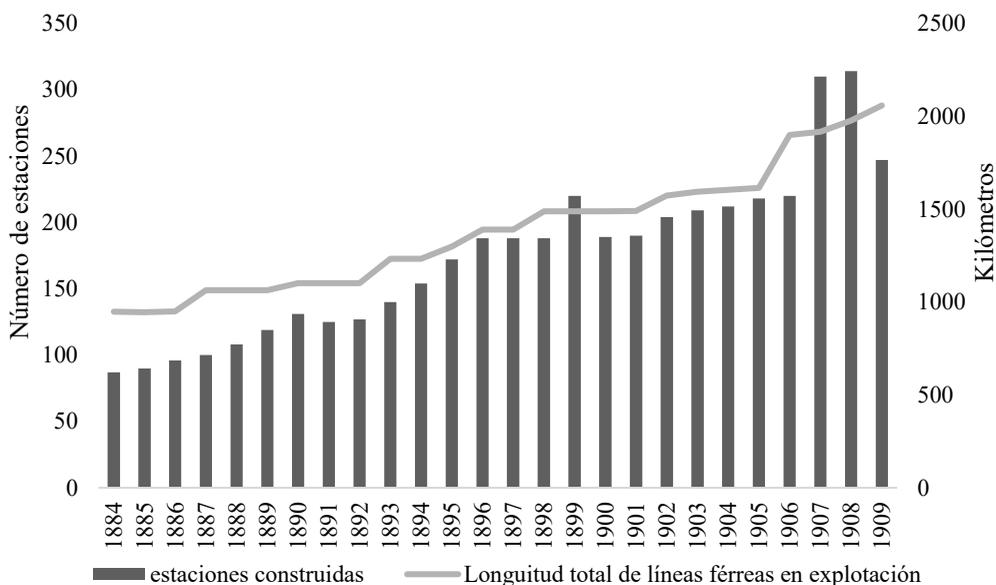
Estos lamentos y denuncias generadas en torno al nivel de atraso del pueblo de San Bernardo, y en especial al estado en que se encontraba su estación de ferrocarriles,

intentaron ser subsanados con un plan de pavimentación y asfaltado de aceras de algunas de las calles de San Bernardo, entre ellas las cercanas a la estación (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 1899, 42, oficio n.º 25). Esto se incorporó a las mantenciones y la ampliación que una década antes habían comenzado en el interior de la estación de ferrocarriles, todo bajo el impulso del recién creado Ministerio de Industria y Obras Públicas que rápidamente invirtió en la mejora de la infraestructura ferroviaria del país, la cual a partir de ese momento pudo ver mejorada y renovada sus estaciones, vías y otras instalaciones (Moraga, 2013, p. 20). De este modo, en 1890 se invirtieron 140.000 pesos para expropiar terrenos aledaños a la estación de trenes de San Bernardo y construir en ellos nuevas bodegas e instalar cierros perimetrales alrededor del lugar (*Boletín de Servicio de los Ferrocarriles de Estado*, 11, marzo de 1890, p. 98).

En Chile, el problema es que muchos pueblos y lugares experimentaron una desagregación territorial y urbanística de sus respectivas estaciones de ferrocarriles, lo cual se puede explicar por la administración que el Estado principalmente, a través primero del Ministerio del Interior y sus superintendencias, y luego con la creación de EFE en 1884, ejerció sobre estos recintos y de gran parte de la infraestructura ferroviaria nacional. Si bien cada poblado y ciudad consideró a las estaciones de ferrocarriles como una pieza urbana esencial dentro de su espacio local, no se debe olvidar que gran parte de ellas eran de propiedad ya sea del Estado, a través de EFE, y en menor medida de algunas empresas privadas existentes en Chile. Como tal la implementación de mejoras y remodelaciones en sus instalaciones correspondió exclusivamente a quiénes las administraban y no a los municipios o autoridades locales de cada ciudad. Claramente, y por lo menos hasta la década de 1880, la construcción y remozamiento de las estaciones de ferrocarriles no fue un elemento primordial en la expansión ferroviaria del país, a excepción de las estaciones principales o las que marcaron el término de la línea. El resto de estos edificios, como señaló un artículo de prensa, “parecen existir tan sólo para sujetar su nombre” (*La Nueva Aurora*, diciembre de 1957, p. 3), permaneciendo en un estado bien precario, sino deplorable, lo cual marcó muchas veces la desagregación de ellos al desarrollo urbano de las ciudades, por no tener una importancia estratégica, ni económica ni comercial para las empresas y compañías que los administraban.

Hasta fines del siglo XIX, y a medida que la extensión de los ferrocarriles por el país iba en aumento, el Estado, a través de EFE y del Ministerio de Industria y Obras Públicas, mostró cierta preocupación por mejorar las instalaciones de muchas estaciones, entendiendo el cambio o la nueva funcionalidad que adquirieron los ferrocarriles ya no sólo como un medio de transporte encargado de conectar los centros de producción con los centros de consumo y comercialización de los bienes producidos en alguna zona, sino que también como un servicio para trasladar y movilizar personas, lo que ciertamente requirió en cada uno de los pueblos de donde llegaban o salían ellas de una adecuada infraestructura que las recibiera mientras esperaban o se bajaban del tren. De este modo, desde la creación de EFE, la construcción de estaciones en el país fue en un aumento sostenido, conjuntamente con la extensión de nuevas líneas,

infraestructura que se vio apoyada luego con la formación del Ministerio de Industria y Obras Públicas, todo en un contexto de expansión ferroviaria tanto a nivel nacional como latinoamericano (Kuntz, 2015, p. 19).



**Gráfico 1. Relación entre número de estaciones construidas y longitud de la red ferroviaria en Chile entre 1884-1909**

Fuente: López, 1910, p. 25

En función del gráfico, indudablemente que la construcción de estaciones ferroviarias estuvo asociada a la extensión de nuevas líneas del tren en Chile, en un período en donde el *boom* del transporte ferroviario tuvo su expresión máxima. De esta manera, la construcción de nuevas estaciones tuvo una proporción similar a la extensión de nuevas vías del ferrocarril, aunque, dadas las necesidades cubiertas por el servicio ferroviario, la longitud de líneas ferroviarias construidas fue siempre en aumento, asunto que en el caso de las estaciones del ferrocarril no fue tal. Sobre todo en los años 1891, y más pronunciadamente en 1900 y 1909 las estaciones del país eran menos respecto a los años anteriores ¿Cómo entender esto? Probablemente los intensos trastornos políticos ocurridos a nivel nacional – guerra civil de 1891 – y los ajustes y transformaciones económico-administrativas sucedidas al interior de EFE, explicarían el repliegue y disminución en la construcción de estaciones a lo largo de Chile en estos años. Pero en general, se observa un aumento siempre constante en el número de estaciones construidas, en correspondencia a la extensión de la red ferroviaria del país.

Por otra parte, el aumento del tráfico y de la movilización de pasajeros obligó al sector ferroviario a invertir mayor tiempo, atención y recursos en las estaciones dispuestas junto a la red, mejorando, ampliando y remodelando sus instalaciones. Así

como hacía la década de 1890 sobre el recinto de la estación Alameda de Santiago se inició un intenso trabajo de remodelación de sus espacios, el cual culminó con el gran y definitivo galpón metálico que este edificio muestra a la capital desde 1897 (Sottorff, 2019, pp. 164-245), en San Bernardo, se destinaron importantes recursos para la ampliación y ensanche de su estación (*Boletín de Servicio de los Ferrocarriles de Estado*, 1:17, 1 de julio de 1890, p. 193).

Pareciera que a partir de ese momento, la estación de San Bernardo podía entrar en una fase de renovación y remozamiento de sus espacios, sobretodo considerando los trabajos de mejora que hacia 1915 se realizaron en sus patios y andenes que llevaron a la construcción de cierros alrededor de la estación, para prevenir robos y accidentes al interior de ella, pero que terminaron por desagregarla aún más de la continuidad espacial y urbana del pueblo, dividiéndolo notoriamente entre su sector oriente y poniente (*Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, 3:34, febrero de 1915, pp. 2301-2302).

Esta disociación entre el espacio propiamente ferroviario, ocupado principalmente por las estaciones, andenes, bodegas, casas de máquinas, por un lado, y el espacio urbano por el otro, fue claramente una problemática difícil de resolver. Ambos espacios se comportaron con distintas lógicas, marcadas por criterios, necesidades y desafíos disímiles que las restaron de completar una armonía urbanística (Santos, 2007). El ferrocarril con su constante ir y venir de personas y productos, supuso que la estación de trenes fuese un lugar de tránsito y de paso para los pasajeros y la carga, a veces sin la debida importancia como para invertir recursos en la mejora y comodidad que debieron brindar sus instalaciones, preocupándose más bien de asegurar el destino de la carga que se movilizaba y en lo que pudo contribuir cada estación a ello. En esto, la estación de San Bernardo, en sus primeras décadas, funcionó principalmente como lugar de abastecimiento de agua para las locomotoras a vapor que pasaron por ahí, sin necesariamente advertir en este espacio un lugar de encuentro, intercambio y embarque de carga y de pasajeros (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 42, 26 de noviembre de 1899, oficio n.º 141).

Asimismo, las ciudades y sus habitantes, más bien al margen de las lógicas del ferrocarril, situaron a las estaciones de trenes como hitos urbanos y centros de diversas actividades humanas que dinamizaron el espacio local de pueblos y villas. Hacia el 1900, las estaciones eran verdaderos espacios cívicos que reunieron distintas actividades y celebraciones que a lo largo del año convocaron gran cantidad de gente, transformando sus andenes en escenarios de los más efusivos y entusiastas festejos (*Revista En Viaje*, diciembre de 1963, p. 58). También el entorno más próximo a ellas, se constituyó en un crisol de actividades que dieron vida a los pintorescos barrios estación de cada ciudad en Chile, de los cuales la literatura ha dado cuenta profusa (Vicuña Mackenna, 1877; Edwards, 1920; Coloane, 1941).

Más allá de la visión pintoresca otorgada a estos barrios, su sitio en la ciudad también fue un asunto dificultoso y problemático por todas las actividades desenvueltas en éstos, a veces de forma desregulada y azarosa, propiciando actividades que alteraron el orden público y que estaban casi al margen de la ley (Santa María, 1913, p. 107).

Precisamente en los alrededores de la estación de San Bernardo, se situaron numerosas cocinerías y expendios de bebidas alcohólicas que hicieron proliferar situaciones de alerta y desorden público, aumentando aún más las preocupaciones respecto a la situación de la estación para la ciudad, e impulsando a sus autoridades a clausurar estos lugares por considerarlos focos constante de infecciones, enfermedades y por entregar “escenas repugnantes” a los viajeros que llegaban a la estación, dejando una mala impresión también del pueblo (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 29, 16 de enero de 1897, pp. 6-7). Esta situación sanitaria también se dejó ver en la misma estación de ferrocarriles de San Bernardo, la cual constantemente se vio como un lugar sucio, poco higiénico, en donde las bestias tenidas en los corrales frecuentemente se escapaban para circular libremente por las calles de la ciudad, provocando eventuales riesgos y peligros para la población (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 15, 15 de noviembre de 1886, pp. 53-54).

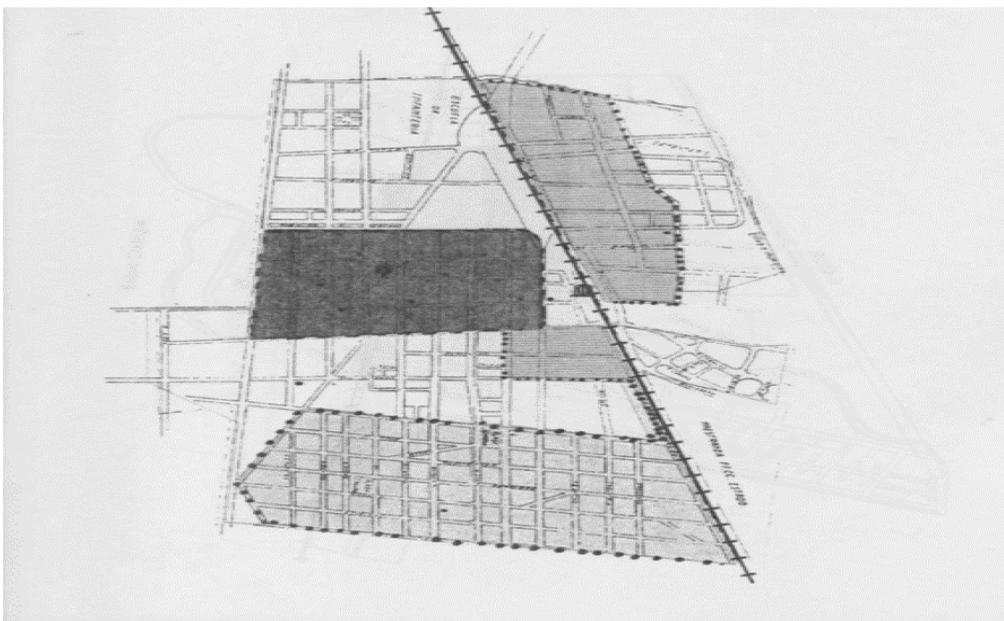
En las primeras décadas del siglo XX, a propósito del plan de mejoramiento y modernización de los ferrocarriles impulsado a través de la ley de 1914, en donde se dio mayor autonomía de gestión a EFE respecto a la administración del Estado, es que se entregó un crudo y desolador diagnóstico de la situación de las estaciones ferroviarias a lo largo de Chile. En él se insistió que estos recintos para la época “tienen mucho de barraca de feria [...] en muchas de ellas los edificios no existen o son lijeros, semi improvisados, construcciones de madera: sin capacidad suficiente para los servicios y para contener la carga depositada” (*Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, 4:1, enero de 1916). A ello se sumó lo que la prensa de la época constató de esta misma situación informando que

“En casi todas las estaciones de la región central hay acumulada enorme cantidad de carga, esperando la oportunidad de embarque. Los jefes de estación telegrafían a diario a sus superiores manifestando la necesidad de remediar la situación, pero sin obtener el equipo suficiente para descongestionar sus bodegas” (*El Mercurio*, 5 de marzo de 1920, p. 15).

La carga abarrotada en los andenes y bodegas de las estaciones era un potencial riesgo para la ocurrencia de accidentes y hechos trágicos como el ocurrido en marzo de 1875 en la estación central de Santiago, la cual en su nave poniente, que concentró las dependencias de la empresa del ferrocarril de Valparaíso a Santiago, resultó afectada por un siniestro, el que se habría iniciado por “grandes rumas de sacos de salitre, harina, trigo y cebada [en los cuales] Alguna persona arrojó allí un cigarro que prendió fuego a un saco de salitre, que ardió”, dejando pérdidas por 8.000 pesos producto de parte del complejo siniestrado (Sottorff, 2019, pp. 144-145).

En San Bernardo no se ha encontrado referencias directas a la acumulación de carga y falta de espacios para depositarla en su estación. Sí paradójicamente, la construcción de nuevos andenes en ella y el cierre de parte del recinto generó inconvenientes aún más perdurables por cuanto se provocó la escisión espacial del sector oriente con el poniente de la ciudad, lo cual trajo significativos trastornos en la continuidad territorial de la comuna, dividiéndola prácticamente en dos, alterando la

comunicación y la accesibilidad al interior de ella, todo por el paso del ferrocarril y por las mejoras que hacia la década de 1910 se intentaron realizar en la estación de San Bernardo (*Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, 34, febrero de 1915, p. 2337). No sólo este tipo de trabajos determinó que la estación y sus líneas escindieran espacialmente a San Bernardo, desde el mismo momento en que el ferrocarril atravesó este pueblo, la línea y la estación de trenes se convirtieron en el límite urbano de la parte oriente de la ciudad, generando la división territorial de ésta, dividiendo al pueblo en un sector oriente a la línea del ferrocarril en donde se concentró principalmente la población rural y popular de esta ciudad, y un sector poniente en donde se emplazó el centro histórico, cívico y comercial de la ciudad y en el cual habitaron preferentemente familias pertenecientes a la elite local (Delgado, 2016, pp. 90-95).



**Imagen 3. Crecimiento urbano de San Bernardo y el paso del ferrocarril hacia el sur de Chile**

Fuente: Gross, 1998

La precariedad, insuficiencia y estado de descuido en la que se mantuvo la estación de ferrocarriles de San Bernardo fue un rasgo permanente a lo largo de sus años. Aún cuando en las décadas de 1930 y 1940 muchas estaciones a lo largo del país fueron remodeladas, mejoradas y ampliadas, no fue el caso de la de San Bernardo, que siguió sobreviviendo bajo una decadente existencia. Instalaciones deficientes y techumbres en mal estado que no guarecían adecuadamente de las lluvias y del mal tiempo a los pasajeros allí apostados esperando el tren, fueron parte de las condiciones habituales de esta estación en dichos años (*Herramienta*, 2:12. 1 de julio de 1939, p. 1).

Estas condiciones se hicieron aún más acuciantes luego del terremoto de Chillán en 1939, en donde varias estaciones de la zona centro sur del país fueron reconstruidas luego de ser destruidas por el fuerte sismo, convirtiéndose al poco tiempo en modernos complejos ferroviarios con espacios adecuados para la recepción de los pasajeros y la carga y con lugares aptos para la conservación y mantenimiento del equipo rodante (*Revista En Viaje*, 108, octubre de 1942, pp. 46-47). Los casos de las estaciones de Valparaíso, La Calera, Chillán, Concepción, Victoria y Puerto Varas son ejemplo de lo mencionado, y en donde Ferrocarriles del Estado invirtió grandes recursos en la mejora de ellas (*Revista En Viaje*, 173, marzo de 1948, pp. 46-47).

¿Por qué este plan de mejoras no fue implementado en la estación de San Bernardo? Más allá de que quizás esta estación no sufriera daños severos producto del sismo del año 1939, el caso es que, a pesar de los estímulos que EFE ofreció para conservar debidamente las estaciones del país, entregando, en el año 1945, un premio de 18.000 pesos a las que mantuvieran su aseo y ornato, la de San Bernardo siguió permaneciendo en un evidente estado de desaseo y descuido, transformándose en un verdadero lunar dentro de la ciudad (*El Debate*, 30 de junio de 1945, p. 1). Sus frondosos árboles y su recinto colonial que le dieron un aspecto novedoso y agradable (*El Debate*, 30 de junio de 1945, p. 1), no fueron suficientes para ocultar su penoso estado, mucho del cual se le hizo responsable a las mismas autoridades, que por largos años la dejaron en el más completo abandono (*La Opinión*, 25 de julio de 1942, p. 2). A partir de esta situación, autoridades tanto de ferrocarriles como de la ciudad mostraron intenciones por mejorar el descuidado aspecto de la estación de San Bernardo, tratando de remediar en parte los años de abandono y postergación (*La Opinión*, 8 de agosto de 1942, p. 1).

#### **4. ¿Un lugar peligroso? Accidentes y riesgos alrededor de las vías de la estación**

En 1955, la estación de ferrocarriles de San Bernardo pasó a ser tristemente conocida porque en sus andenes ocurrió el accidente más grave que hasta ese momento haya tenido la historia ferroviaria chilena. El 17 de julio de ese año, una densa neblina matutina cubrió la estación de San Bernardo, mientras el tren con destino a la estación de San Rosendo se detuvo en el lugar a pocos minutos de haber salido de Estación Central de Santiago. Otro tren, procedente de la misma estación, esta vez con destino al balneario de Pichilemu, salió minutos después, acercándose velozmente a San Bernardo. A consecuencia de la tupida neblina presente en el lugar, que dificultó la visibilidad del maquinista del tren que se dirigía a Pichilemu, éste embistió a gran velocidad en su parte trasera al que estaba detenido y se dirigía a San Rosendo, ocasionando un estruendo espantoso que agitó esa tranquila mañana de domingo en San Bernardo. La colisión por alcance de estos dos trenes, y el gran impacto que sobrevino, dejó el triste saldo de 45 víctimas fatales y 50 heridos, la mayoría pasajeros de tercera clase del tren a San Rosendo, a los cuales se agregaron luego varios heridos más producto del derrumbe de un muro adyacente a la estación en donde numerosas personas se abalanzaron para ver el dantesco espectáculo de este accidente (Besoain,

1995, p. 161). La situación impuso la presencia del presidente Carlos Ibáñez del Campo con diferentes personeros de gobierno en San Bernardo, para ver la magnitud de los hechos y la gravedad de los heridos, que, gracias a la diligente labor de bomberos, de la Cruz Roja y de destacamentos de la Escuela de Infantería, fueron oportunamente trasladados a distintos centros hospitalarios, principalmente el hospital de San Bernardo. Junto con la indemnización y debida atención a los heridos y deudos de las víctimas, la magnitud de este accidente determinó el retiro definitivo de los coches de madera por parte de EFE, siendo reemplazados por vagones metálicos, esto con la intención de evitar en el futuro un nivel de destrucción tan alto como el ocurrido en la estación de San Bernardo en caso de producirse un desastre similar (*Actas de Sesiones Parlamentarias*, 20 de julio de 1955, p. 1484).



**Imagen 4. Accidente ferroviario del 17 de julio de 1955 en la estación de San Bernardo**

Fuente: Disi, 2007, p. 87

A la precaria existencia material de la estación de San Bernardo se sumó una dimensión aún más dramática en su acontecer infausto, cual fue la que tuvo que ver con los numerosos accidentes registrados al interior de ella y en sus cercanías, en el que el de 1955 fue el mayor de todos y que terminó por coronar un devenir bastante azaroso, dificultoso y trágico en esta estación. Si bien, la fatalidad de ese accidente de julio de 1955 fue única en la historia de esta estación, lo cierto es que ella convivió

permanentemente con los peligros y los riesgos que el tráfico ferroviario supuso en las ciudades (Mardones, 2020).

El trazado que las vías ferroviarias siguieron dentro de las áreas urbanas implicó desde un inicio diversos desbarajustes derivados de la instalación de un elemento nuevo y novedoso, como el ferrocarril, en contextos tradicionales aún no acondicionados para recibir completamente el equipamiento y la infraestructura que supuso el avance de este nuevo elemento en dichos contextos (Kuntz, 1995, pp. 17-19). En muchos casos, la interrupción de la continuidad territorial de los emplazamientos urbanos fue un hecho que acabó por determinar la difícil convivencia entre el ferrocarril y estos emplazamientos (Gross, 1998, pp. 12-13).

Desde temprano, el paso del ferrocarril por San Bernardo contuvo una serie de incidentes ligados a la perturbación que este medio de transporte significó para la comuna y para quienes residieron en ella. Como lo sugirió una crónica

“Su respiración de gigante prehistórico, al expeler el vapor de agua desde sus calderas, ponía una nota de pavor entre los que pasaban por las cercanías. Más de un huaso quedó desmontado a causa del terror que a su cabalgadura inspirara los fuertes pitazos de que la locomotora hacía gala anunciando su paso negro de hollín” (Arroyo, 1975, p. 66).

Asimismo, los accidentes en torno a la línea del tren y de la estación se sucedieron a lo largo del tiempo, involucrando diferentes causas y circunstancias, convirtiendo al ferrocarril en fuente variada de problemas.

En general, el emplazamiento que las líneas del ferrocarril tuvieron, generó una coexistencia a veces nada fácil con el entorno circundante. La circulación de animales, de personas, de otros vehículos y la ubicación de diferentes inmuebles en las proximidades de la vía del tren terminó siendo causa potencial de accidentes, desastres y de grandes inconvenientes para el ferrocarril. Bien lo supo EFE, que persistentemente alertó de la presencia sobre los mismos terraplenes del ferrocarril de grupos de animales que, una vez roto los cierros, ocupaban los rieles para pernoctar en ellos, con la total complicidad de campesinos y propietarios que hicieron vista gorda ante esta situación, evitando así que, sobretudo en días de lluvia, sus animales estuvieran colocados en pastizales inundados por ella (*Boletín de Servicio de los Ferrocarriles de Estado*, 11, marzo de 1890, p. 103).

El uso de animales para el transporte sumó otro problema para los ferrocarriles, más que como alternativa y competencia a ellos, como un factor que podía detonar accidentes y peligros en las vías del tren. Precisamente el ferrocarril estableció una coexistencia con las antiguas formas de desplazamiento y traslado, que muchas veces no concibieron el real impacto – y también riesgo – que supuso la instalación y extensión de este nuevo medio de transporte. Entendemos que esto fue el causante de muchos accidentes entre el ferrocarril y el transporte de tracción animal que aún predominaba en distintos lugares. En San Bernardo, por ejemplo, a unos metros de la estación, sucedió que en el cruce del ferrocarril y de una transitada calle de la ciudad el tren que por esos momentos pasaba por ahí, embistió a un coche movido por caballos,

terminando con estos animales muertos a consecuencia del choque, evidenciando la falta completa de seguridad en el paso del ferrocarril por el pueblo y la escisión que éste produjo en San Bernardo (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 15, 15 de diciembre de 1886, p. 53). Como medida para evitar este tipo de eventos es que la estación de San Bernardo recibió, de parte del Ministerio de Industria y Obras Públicas, en 1890, recursos para la instalación de cierros en sus proximidades que permitieran cercar su propiedad y así prevenir el cruce de animales e incluso de personas que transitaban libremente sobre las vías (*Boletín de Servicio de los Ferrocarriles del Estado*, 1:11, 1 de marzo de 1890, p. 98).

El problema con el ganado también se trasladó a la estación de la ciudad, la que en sus improvisados corrales no le fue posible contener a los animales ahí depositados, provocando que las bestias escaparan del lugar para luego circular libremente por diversas calles del pueblo con el riesgo inminente de ocasionar algún daño en transeúntes y vecinos del sector (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 15, 15 de diciembre de 1886, p. 54).

La separación provocada por el paso del ferrocarril en San Bernardo contribuyó a aumentar el número de accidentes no sólo provocados por la circulación casi sin restricciones de animales, sino que, además, de personas que perdieron su vida en su intento por sortear el paso del ferrocarril por esta ciudad. El caso de la vecina Adela Venegas, quién intentando pasar por debajo de un tren detenido en la estación – y que obstruía el paso entre el barrio oriente y poniente de San Bernardo – fue arrollada al ponerse en marcha el convoy, encontrando en ese instante la muerte, retrata cabalmente los riesgos que produjo el paso del ferrocarril por esta ciudad (*La Opinión*, 4 de octubre de 1947, p. 3).

Era probable que cada tren detenido en la estación de San Bernardo significara la interrupción del libre y normal tránsito de las personas entre distintos puntos de la ciudad, cuestión que – como en el caso de Adela Venegas – se tradujo en situaciones de riesgo para la población, al igual que para los operarios de la misma estación. El caso de uno de ellos que sufrió la amputación de una de sus extremidades a consecuencia precisamente de un tren detenido en la estación que al momento de iniciar nuevamente su marcha le trituró una de ellas (*Boletín de los Ferrocarriles del Estado*, 11, noviembre de 1917, p. 1053), demostrando no solo la poca adaptación de la estación de trenes a los requerimientos de la ciudad y a las necesidades de sus habitantes, sino también el eventual peligro en el que este recinto se convirtió para la comuna.

Esta estación también se transformó en testigo de temerarias acciones de personas que ocuparon los carros y las vías del tren para terminar atentando contra su vida e integridad física. El caso de un individuo que sorpresivamente saltó de uno de los coches de un tren que iba en movimiento desde la estación de San Bernardo, siendo decapitado por las ruedas de este al caer a las vías, confirma lo dicho (*El San Bernardo*, 17 de junio de 1900). En la misma estación, otro accidente, ahora protagonizado por trabajadores de este recinto, quienes manipulaban una grúa, la cual, producto de la carga de pesadas estructuras, se desestabilizó, abalanzándose sobre uno de los trabajadores, dislocando sus piernas (*El San Bernardo*, 9 de septiembre de 1900),

muestra también la inseguridad latente que recorrió distintos rincones de la estación, no sólo los que estaban cercanos a la vía.

La infausta parada del tren en la estación de San Bernardo se prestó también para reacciones y conductas bastante estrambóticas y ciertamente exageradas de parte de quienes concurrían al lugar. “El martes de la presente semana un soldado que se encontraba en la estación del ferrocarril dio de palos a un vendedor por el sólo hecho de atravesar por los balcones de un carro para pasar al otro lado del tren” (*La Victoria*, 2 de noviembre de 1890). La furibunda reacción del soldado ante el ademán del comerciante por atravesar el tren desnudó el conflicto y la problemática que el paso del ferrocarril generó en la población de San Bernardo, interfiriendo sensiblemente la libre circulación de ella por diferentes sectores de la ciudad, a tal punto de ocasionar situaciones reñidas con el orden público y el respeto a la norma, como ocurrió con el vendedor que atreviéndose a intentar sortear un tren detenido, recibió el duro castigo de un soldado que se encontraba en el lugar.

Los trastornos al orden público no sólo provinieron de este tipo de situaciones en donde vecinos intentaron sortear la detención, a veces prolongada, de los trenes en la estación del pueblo, provocando todo tipo de desaguisados en ella, con accidentes e incluso muerte de personas que transitaban por el lugar. La permanente construcción de vías y las mejoras en los servicios que brindaba la estación también significó alteraciones al orden público fundamentalmente generadas por la cantidad de mano de obra aglomerada en estas faenas que provocaba cierto alboroto en las inmediaciones de cada una de estas obras.

Con la extensión de la doble vía hacia algunas estaciones del ferrocarril al sur, entre ellas San Bernardo y Nos, los trabajos en estos sectores se intensificaron ocupando un número cada vez más creciente de trabajadores ocupados para la construcción de las nuevas vías. Las cuadrillas de operarios contratados para esta labor generaron cierto desorden que alertó a las autoridades, las cuales exigieron mayor control policial. Tanto en la estación de San Bernardo como en el tramo que unió esta ciudad con la localidad de Nos, las autoridades locales dispusieron de cuerpos de vigilancia para contener y controlar los posibles altercados que se pudieran generar a partir de los trabajos en el ferrocarril (*Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, 9, 11 de julio de 1895, pp. 35-36; *La Victoria*, 3 de marzo de 1889).

## **5. Conclusión**

---

En el casi siglo de historia que abarca este estudio, se pudo advertir en la estación de ferrocarriles de San Bernardo un lugar varias veces acontecido por precariedades, peligros, riesgos y todo tipo de insuficiencias, que desnudaron su azaroso devenir y compleja presencia dentro de la ciudad. Examinando el pasado de esta estación de trenes, resulta difícil no establecer la paradoja entre lo realmente sucedido y lo que se ha dicho de ella. La imagen en este caso de una estación de trenes como centro vital y vigoroso del desenvolvimiento urbano queda opacada ante lo rudimentario, pobre e insuficiente de sus instalaciones, incapaces de recibir adecuadamente el movimiento de

carga y de pasajeros que allí se suscitó. El anhelado punto de encuentro y verdadero espacio cívico en el que supuestamente se convirtieron las estaciones de trenes en Chile, se confronta, abriendo una abismaste paradoja con su existencia material, plagada de riesgos, carencias e incluso problemas de convivencia con el territorio donde éstas se emplazaron, como lo expone el caso de la estación de ferrocarriles de San Bernardo.

Efectivamente, la adaptación, como pieza urbana, de esta estación a la configuración urbana del pueblo, muestra la disociación y poca funcionalidad que este recinto mostró ante las necesidades de la ciudad, a pesar de que aún con las precariedades mencionadas, la estación de trenes de San Bernardo siempre se mantuvo en el horizonte del interés local, ya sea para encontrar en ella un hito en el desarrollo urbano del pueblo o para recalcar el espacio de peligro y verdadero lastre en el que se transformó para San Bernardo.

¿Qué explica esta situación? La información y testimonios examinados nos llevan a plantear que, la desagregación del espacio ferroviario – constituido por la estación de trenes de San Bernardo – del espacio urbano en el que se circunscribió, se debió a la disociación del primero respecto a las funcionalidades que la ciudad y sus habitantes demandaron de él. Las estaciones al ser funcionales al tráfico ferroviario y no al desarrollo urbano de la ciudad establecieron una desagregación que se plasmó en los problemas de instalaciones y servicios que enumeramos en este trabajo. Es decir, la precariedad e insuficiencia de la estación de trenes de San Bernardo, respondió a una tipología de edificio ferroviario, que debió atender el normal desenvolvimiento del movimiento de trenes que pasó por San Bernardo, y no procurar brindar espacios adecuados, confortables y armónicos con el emplazamiento territorial de la ciudad.

La administración que EFE realizó de ella, al igual que la de la mayoría de las estaciones ferroviarias de Chile, impidió que fuese incorporada a las necesidades e intereses de la población de San Bernardo, aún cuando muchas voces resaltaron el sitial icónico que tuvo esta estación en la historia de la comuna. En esto debemos entender que las estaciones ferroviarias en Chile estuvieron a expensas en primer lugar al tráfico dispuesto por Ferrocarriles del Estado, empresa propietaria y administradora de ellas, por lo tanto, que guardaran alguna relación con el desarrollo de su entorno inmediato y dispensaran servicios por él requeridos era algo difícil de realizar. Por esto, gran parte de las estaciones pequeñas e intermedias del país existieron no más que para “sujetar su nombre” – como lo mencionó un artículo de prensa citado – siendo no más que espacios de carga y descarga de productos, de movilización de pasajeros y del constante ir y venir de los trenes que pasaban diariamente. En esto se resumía su funcionalidad. De allí que creamos que no hubo mayor interés de parte de Ferrocarriles por remozar o mejorar sus estaciones, o al menos esto fue lo que sucedió con la estación de trenes de San Bernardo.

Además, la ubicación de la estación y todas las actividades económicas y comerciales que se pudieron generar en la zona aledaña a ella, no fueron suficientes para recibir de EFE mayor atención. Sin ser una estación terminal y al estar emplazada dentro de una economía de escala local, su producción resultaba marginal y sólo

agregaba volúmenes a la producción agropecuaria total de la Zona Central de Chile, lo que explica la notoriedad que adquirieron los accidentes, los peligros, el descuido y el abandono en los que sobrevivió la estación de trenes de San Bernardo, la cual rompía su rutinaria presencia cuando alguno de estos hechos hacia noticia a nivel local. El movimiento de pasajeros entre esta comuna y la capital fue el factor que le dio más vida a la estación, haciendo que San Bernardo, a través del ferrocarril, mantuviera proximidad con la ciudad capital, lo que sin duda fue un leit motiv para su estación.

El caso de la estación de San Bernardo sirve para establecer las paradojas que existieron entre la imagen idealizada que en general se ha guardado de las estaciones del país, exclusivamente como lugares de encuentro de personas dentro de las ciudades y la difícil existencia en la que muchas subsistieron, con siquiera las mínimas instalaciones para recibir pasajeros y la carga depositada en ellas.

### **Fuentes documentales**

---

Archivo Histórico de San Bernardo, *Fondo Ilustre Municipalidad de San Bernardo*, vols. 1 a 259.

Archivo Nacional de la Administración, *Fondo Ministerio de Obras Públicas*, vols. 2413, 4095, 4425, 4904, 5264, 5850.

### **Fuentes impresas**

---

Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1886. *Actas de las Sesiones del Consejo Directivo de los Ferrocarriles del Estado desde el 26 de marzo al 30 de diciembre de 1884*, Imprenta Nacional, Santiago.

Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1886. *2.ª Memoria presentada al señor Ministro del Interior por el Director Jeneral de los Ferrocarriles del Estado correspondiente al año 1885*. Imprenta La Patria, Valparaíso.

Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1898-1931. *Memorias presentadas por el Director Jeneral de Ferrocarriles del Estado*. Imprenta de Ferrocarriles del Estado, Santiago.

República de Chile, 1935, 1936, 1944, 1952-1955-1957. *Actas Sesiones Parlamentarias*. Biblioteca Nacional del Congreso, Santiago.

### **Diarios y revistas**

---

*Boletín de Ferrocarriles del Estado*, 1890-1925

*Boletín del Círculo Ferrocarriles de Chile*, 1909-1912.

*El Clarín*, 1931-1933.

*El Debate*, 1944-1946.

*El Mercurio*, 1920-1955.

*El San Bernardo*, 1900-1901.

*Herramienta*, 1937-1940

*La Nueva Aurora*, 1957-1968.

*La Opinión*, 1913-1950.

*La Victoria*, 1888-1914.

*Revista En Viaje*, 1933-1973.

## Referencias bibliográficas

---

Aguilar, Inmaculada, 1984. *Historia de estaciones. Arquitectura ferroviaria en Valencia*. Diputación Provincial de Valencia, Valencia.

\_\_\_\_\_, 1988. *La estación del ferrocarril. Puerta de la ciudad*. Generalitat Valenciana, Valencia.

Arroyo, Marí, 1975. *Acuarelas de ayer y hoy. Crónicas de San Bernardo*. Ediciones Maipo, Santiago.

Besoain, Raúl, 1995. *Historia de la ciudad de San Bernardo*. Imprenta Carán, Santiago.

Calderón, Alfonso, 2005. *Memorial de la Estación Mapocho*. RIL Editores, Santiago.

Capel, Horacio, 2011. *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.

Coloane, Francisco, 1941. *La ciudad bajo los trenes*. Ediciones Ercilla, Santiago.

Delgado, Felipe, 2016. “El paso del ferrocarril por San Bernardo: segregación social y disrupción del espacio local”, *Revista de Historia y Geografía*, 35, pp. 85-101. DOI: [10.29344/07194145.35.346](https://doi.org/10.29344/07194145.35.346).

Disi, César, 2007. *Imágenes en contrapunto. San Bernardo 1859-2007*. Grafika Marmor, San Bernardo.

Edwards, Joaquín, 1920. *El roto*. Editorial Nacimiento, Santiago.

Escobar, Manuel Jesús, 1899. *Memorias de Manuel J. Escobar Caminero Mayor de la 1ª división de la 2ª sección de Santiago a Talca en los Ferrocarriles del Estado*. Imprenta de los Ferrocarriles del Estado, Santiago.

Gonzalez, Sergio, 2018. *Memorial de la Estación Central. Puerta de entrada a la capital*. Editorial Universidad de Santiago, Santiago.

Gross, Patricio, 1998. *Desarrollo urbano y el ferrocarril al sur: 1860-1960*. Instituto de Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

Guajardo, Guillermo, 2014. “Infraestructura y movilidad: una reflexión histórica comparativa sobre Chile y México, 1840-1980”, *Revista de Historia y Geografía*, 30, pp. 155-165. DOI: [10.29344/07194145.30.391](https://doi.org/10.29344/07194145.30.391).

Ibarra, Carlos, 2019. “La problemática carrilana en la construcción del ramal ferroviario Talcahuano-Chillán”, *Revista de Historia*, 26:1, pp. 115-148. DOI: [10.4067/S0717-88322019000100115](https://doi.org/10.4067/S0717-88322019000100115).

Jürgensen, Francisca, 2003. “La Estación Central, protagonista de la modernidad (1857-1925)”, Tesis para optar al grado de licenciada en Historia, Pontificia Universidad Católica de Chile, Santiago.

Kuntz, Sandra, 1995. *Empresa extranjera y mercado interno. El Ferrocarril Central mexicano, 1880-1907*. Colegio de México, México, DF.

- \_\_\_\_\_, 2015. *Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina*. Colegio de México, México, DF.
- López, J., 1910. *Jeneralidades de Chile i sus ferrocarriles en 1910*. Sociedad Imprenta y Litografía Universo, Santiago.
- Mardones, Marcelo, 2020. “Ferrofobia y ciudad: técnicos, políticos y pinión pública en la intervención urbana al Ferrocarril de Circunvalación, Santiago de Chile 1900-1937”, *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 24, pp. 203-243.
- Marín, Santiago, 1901. *Estudio de los ferrocarriles chilenos*. Imprenta Cervantes, Santiago.
- Matthews, Michael, 2014. *The civilizing machine: A cultural history of mexican Railroads, 1876-1910*. University of Nebraska Press, Lincoln, NB.
- Meeks, Carroll, 1957. *The railways station. An architectural history*. The Architectural Press, Londres.
- Montealegre, Jorge, 1996. *El tren en la poesía chilena*. DIBAM, Santiago.
- Moraga, Pabo, 2013. *Estaciones ferroviarias. Imágenes y recuerdos*. Librería Editorial Ricaaventura, Santiago.
- Núñez, Samuel, 1910. *Los ferrocarriles de Chile*. Imprenta i Encuadernación Chile, Santiago.
- “Reportajes 24: A 30 años de Queronque, el peor accidente de trenes en Chile”, *24 Horas*, disponible en: [www.24horas.cl/noticiarios/reportajes24/reportajes-24-a-30-anos-de-queronque-el-peor-accidente-de-trenes-en-chile-1935101](http://www.24horas.cl/noticiarios/reportajes24/reportajes-24-a-30-anos-de-queronque-el-peor-accidente-de-trenes-en-chile-1935101).
- Ríos, Guillermo, 1999. *San Bernardo en el alma. Crónicas de sanbernardinós*. L&S, Santiago.
- Rojas, D., 2015. “Reconstrucción cartográfica del territorio de la comuna de San Bernardo 1891-1930 en base al uso de productos cartográficos históricos y otras fuentes primarias”, Tesis para optar al grado de licenciado en Ciencias Cartográficas, Universidad Tecnológica Metropolitana, Santiago.
- Romero, José Luís, 2010. *Latinoamérica. Las ciudades y las ideas*. Siglo XXI Editores, Buenos Aires.
- Santa María, Domingo, 1913. *El personal de los Ferrocarriles del Estado*. Litografía y Encuadernación Barcelona, Santiago.
- Santos, Luís, 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- Saus, María, 2010. “Infraestructura ferroviaria y ciudad. Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la vida urbana de Santa Fe”, *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 4, pp. 25-39.
- \_\_\_\_\_, 2012. “Decadencia de la infraestructura ferroviaria y efectos en la estructura urbana (Santa Fe, Argentina)”, *GeoGraphos. Revista Digital para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales*, 26, pp. 1-14. DOI: [10.14198/GEOGRA2012.3.26](https://doi.org/10.14198/GEOGRA2012.3.26).
- Simon, Raúl, 1921. *La situación económico-política de los Ferrocarriles del Estado*. Imprenta Universitaria, Santiago.

- Sottorff, Carlos, 2018. “El complejo de la Estación Central de Ferrocarriles. Construcción, ubicación y relación con el espacio capitalino (1856-1864)”, *Revista Notas Históricas y Geográficas*, 21, pp. 8-44.
- \_\_\_\_\_, 2019. “La construcción ferroviaria y la transformación urbana y productiva de Santiago poniente, 1855-1897”, Tesis para optar al grado de doctor en Historia, Universidad de Santiago de Chile, Santiago.
- Tartarini, Jorge, 2005. *Arquitectura ferroviaria*. Coigue, Buenos Aires.
- Thomson, Ian y Dietrich Angerstein, 2000. *Historia del ferrocarril en Chile*. DIBAM, Santiago.
- Vasallo, Emilio y Carlos Matus, 1943. *Ferrocarriles de Chile. Historia y organización*. Editorial Rumbo, Santiago.
- Vicuña MacKenna, Benjamín, 1877. *De Santiago a Valparaíso*. Imprenta El Mercurio, Santiago.